Deutscher Bundestag **Drucksache 17/370**
17. Wahlperiode 28. 12. 2009

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/172 –

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist Gegenstand des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und FDP und einer vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, initiierten Debatte um eine Nutzerfinanzierung, die über die Lkw-Maut hinausgehen könnte. Zudem spricht der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von der Einsetzung einer Regierungskommission zur Nutzerfinanzierung, ohne deren Auftrag genau zu benennen.

1. In welchem Haushaltsjahr soll die geplante ausschließliche Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für die Bundesfernstraßen wirksam werden?

In der laufenden Legislaturperiode wird die „Herstellung eines Finanzkreislaufs Straße“ mit direkter Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut geprüft werden. In diese Prüfung fließt auch die Frage ein, zu welchem Haushaltsjahr dies ggf. erfolgen könnte.

2. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Benutzung der Bundesautobahnen für Pkw und Motorräder in dieser Wahlperiode kostenpflichtig wird?

Die Einführung einer Pkw-Maut steht nicht auf der Tagesordnung der Bundesregierung.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Dezember 2009 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Herstellung der Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) und die Aufnahme von Krediten einen Schattenhaushalt darstellen würden?

   Wenn nein, aus welchem Grund?

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Rückzahlung dieser Kredite das Investitionsvolumen in den Folgejahren aus Lkw-Mautmitteln schmälert?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der VIFG einschließlich der Herstellung ihrer – vom Umfang begrenzten – Kreditfähigkeit prüfen. Hierzu gehört auch die Frage der Auswirkung der Rückzahlungsverpflichtung. Lösungen müssen im Einklang mit den geltenden Haushaltsgrundsätzen stehen.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Trasseneinnahmen der Schiene dauerhaft nicht auskömmlich für eine ausschließliche Nutzerfinanzierung der Schieneninvestitionen in Erhalt und Neu- und Ausbau sind?

Der Bund gewährleistet gemäß Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Auf dieser Basis finanziert der Bund Ausbau- und Erhaltungsinvestitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), da die EIU nach derzeitigem Erkenntnisstand dauerhaft nicht in der Lage wären, ihre Anlagen ausschließlich durch die Trasseneinnahmen zu finanzieren.

6. Plant die Bundesregierung die Einführung von Nutzerentgelten für die Binnenschifffahrt und in diesem Zusammenhang insbesondere eine Revision der Mannheimer Akte von 1868 über die Gebührenfreiheit der Nutzung des Rheins?

   Wenn nein, aus welchem Grund?

Nach Artikel 3 der Mannheimer Akte darf auf dem Rhein eine Abgabe, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, nicht erhoben werden. Jede Änderung dieser Regelung setzt die Einstimmigkeit der Vertragsparteien voraus, die aktuell nicht zu erwarten wäre.

7. Kann die Bundesregierung zusagen, dass die Haushaltsmittel für Schienenwege des Bundes und für Bundeswasserstraßen mindestens um den Betrag aufgestockt werden, der wegfiele, wenn die Lkw-Mautmittel ausschließlich für die Finanzierung der Bundesfernstraßen verwendet werden sollen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Im Rahmen der Prüfung sind auch die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger zu berücksichtigen.

8. Wann soll die vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, angekündigte Regierungskommission zur Nutzerfinanzierung ihre Arbeit aufnehmen, und wann soll sie Ergebnisse vorlegen?

9. Wird der Arbeitsauftrag für diese Regierungskommission die Prüfung der Ausweitung oder Erhöhung der Lkw-Maut oder die Einführung einer City-Maut explizit ausschließen, wie es im Koalitionsvertrag steht?

10. Wird der Arbeitsauftrag für diese Regierungskommission die Einführung einer Pkw-Maut explizit ausschließen, wie es die Bundeskanzlerin, Dr. Angela Merkel, im Vorfeld der Bundestagswahl getan hat?

11. Welche Erkenntnisse über die in der Veröffentlichung „10 Jahre Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" der Herausgeber Andreas Kossak und Wilhelm Pällmann hinausgehenden Erkenntnisse erwartet die Bundesregierung von der Einsetzung einer neuen Regierungskommission?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die im Zusammenhang mit der Nutzerfinanzierung anstehenden Fragen umfassend zu erörtern. Ziel wird es sein, im Konsens mit den Beteiligten Lösungen zu entwickeln, die die Stabilität und Kontinuität der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in der Zukunft sichern und für die Nutzer gerecht sind. Der Teilnehmerkreis wird sich an den jeweils zu behandelnden Themen orientieren; sämtliche relevanten Institutionen und Interessenvertretungen werden hierbei angemessen berücksichtigt. Die Frage der Erhöhung der Lkw-Maut sowie der Einführung einer City-Maut wird sich hierbei wegen der eindeutigen Regelung im Koalitionsvertrag nicht stellen.

12. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Pkw-Vignette auf Autobahnen Systemkosten erzeugen würde, die höher wären als die Einnahmen von ausländischen Pkw auf deutschen Autobahnen?

13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine satellitengestützte entfernungsabhängige Pkw-Maut auf Autobahnen Systemkosten erzeugen würde, die weit höher wären als die Einnahmen von ausländischen Pkw-Autobahnnutzern?

14. Welche Berechnungen mit welchen Ergebnissen liegen der Bundesregierung darüber vor, wie teuer eine jährliche Pkw-Vignette auf Autobahnen sein müsste, um die Abschaffung der Kfz-Steuer mit einem Volumen von derzeit rund 9 Mrd. Euro rechnerisch gegenzufinanzieren?

Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

15. Welche Mindereinnahmen ohne Berechnung der steuerlichen Effekte durch vermiedenen Tanktourismus bei der Energie- und der Umsatzsteuer entstünden pro Cent Absenkung der Energiesteuer bei Benzin und Diesel?

Eine Absenkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel um 1 Cent würde – ohne Betrachtung der Reaktionen in Bezug auf den Tanktourismus – zu Mindereinnahmen bei der Energiesteuer von 0,63 Mrd. Euro führen. Eine Änderung der Energiesteuerbelastung bewirkt keine Änderung des Umsatzsteueraufkommens,

da das infolge niedrigerer Kraftstoffpreise zusätzlich verfügbare Einkommen in der Regel anderweitig umsatzsteuerwirksam ausgegeben wird.

16. Welche Mindereinnahmen mit Berechnung der steuerlichen Effekte durch vermiedenen Tanktourismus bei der Energie- und der Umsatzsteuer entstünden pro Cent Absenkung der Energiesteuer bei Benzin und Diesel?

Es gibt keine statistischen Daten oder belastbare Schätzungen zum Tanktourismus. Es ist davon auszugehen, dass eine Veränderung des Preisabstands um 1 Cent keinen nennenswerten Einfluss hat.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das wirksamste Mittel gegen den Tanktourismus eine Anhebung der Mindestbesteuerung für Energie in der Europäischen Union ist, und welches Ziel verfolgt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass eine realistische – wenn auch nicht kurzfristig greifende – Lösung des Problems Tanktourismus allein die Harmonisierung der Besteuerung von Kraftstoffen auf europäischer Ebene ist. Für eine deutliche Anhebung der Mindeststeuersätze auf Kraftstoffe hat sich Deutschland, auch vor dem Hintergrund des hiesigen Tanktourismus, bereits bei der Verabschiedung der Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom) im Oktober 2003 eingesetzt. Dieses Ziel wird bei Verhandlungen insbesondere zur Revision der Energiesteuerrichtlinie im Rat der Europäischen Union weiter verfolgt.

18. Hält die Bundesregierung eine Senkung der Energiesteuern vor dem Hintergrund des selbst gesteckten Ziels, die CO_2-Emissionen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, für zielführend?

Eine Diskussion zur Senkung der Energiesteuer wird derzeit seitens der Bundesregierung nicht geführt.

19. Inwieweit strebt die Bundesregierung an, dem niederländischen Beispiel zu folgen, mit vielen gesellschaftlichen Gruppen ein Konzept zur schrittweisen Einführung einer entfernungsabhängigen Maut auf allen Straßen und für alle motorisierten Fahrzeuge zu erarbeiten?

20. Inwieweit verfolgt die Bundesregierung das Ziel, mit Änderungen bei der Bemautung von Straßen, 10 Prozent des Straßenverkehrs zu verlagern und 7 Prozent weniger Unfälle zu haben, wie die Niederlande das tun?

21. Inwieweit strebt die Bundesregierung an, dem niederländischen Beispiel zu folgen, bei der Erarbeitung eines Konzepts für eine Umstellung von der Haushalts- auf eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur mit vielen relevanten gesellschaftlichen Gruppen zusammenzuarbeiten?

22. Plant die Bundesregierung einen mit den Niederlanden vergleichbaren institutionalisierten Prozess für die Erarbeitung eines Umstiegs von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung?

Die Fragen 19 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die anstehenden Fragen einer Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung umfassend zu erörtern und konzeptionelle Vorschläge zu entwickeln. Die fachlich berührten Institutionen werden hierbei angemessen berücksichtigt (vgl. auch Antwort zu den Fragen 8 bis 11).

23. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Bundesfernstraßen mit den Bundesländern erhebliche Effizienzreserven im System heben könnte?

24. Hält die Bundesregierung es insbesondere für sinnvoll, mit einer solchen Vereinbarung überprüfbare Ziele für den Modernitätsgrad und die Qualität des Straßennetzes und der dazugehörigen Brücken- und Tunnelbauwerke zu erhalten und Benchmarks für den Vergleich zwischen den Bundesländern zu etablieren?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich ausdrücklich für eine Stärkung der Effizienz bei der Bereitstellung und Verfügbarkeit der Straßenverkehrsinfrastruktur ein. Lösungsansätze sind unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen wie auch der Rechte des Parlaments zu bewerten.

25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Bund sich auf die Bundesverkehrswege mit überregionaler Bedeutung konzentrieren und Bundesverkehrswege mit überwiegend oder ausschließlich regionaler Bedeutung mit einem finanziellen Ausgleich an die Bundesländer übertragen sollte?

Die Bundesregierung beabsichtigt, im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Land, Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz zurückzustufen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333